



## Il Canale d'Otranto nella Grande Guerra

*Giuseppe Orlando D'Urso*

### Introduzione

In alcune occasioni è stato possibile sentir parlare o leggere a proposito dello sbarramento del Canale d'Otranto che si realizzò nel corso della Prima Guerra Mondiale, ma ci si è sempre limitati a riferirne nella sua dimensione fattuale, a ricordare semmai qualche evento bellico, senza invece inserirlo in quello scacchiere internazionale al quale partecipò, non evidenziando la funzione portante che il Canale d'Otranto aveva all'interno della "questione adriatica", che non si presentava come problema squisitamente italiano, ma interessava e coinvolgeva anche sia l'Austria-Ungheria che gli alleati francesi e inglesi.

La flotta austro-ungarica, dislocata tra Pola e le bocche di Cattaro, rappresentava una seria minaccia al traffico marittimo nel Mediterraneo dove navi mercantili e non, soprattutto se battenti bandiera francese o inglese, venivano regolarmente attaccate e affondate dai sommergibili austro-ungarici che, padroni dell'Adriatico, attraversando il Canale d'Otranto, raggiungevano il mare aperto.

Per un approfondimento sulla "questione adriatica" si rimanda ad altro nostro contributo per *L'Idomeneo* del 2018, poiché in questo saggio si vogliono mettere in evidenza sia la centralità del Canale d'Otranto, sia i diversi scontri in mare, sia il numero di navi militari italiane affondate nell'Adriatico, sia ricordare almeno alcuni nomi di marinai salentini periti nel corso della Grande Guerra.

Quella Grande Guerra, che nelle previsioni di chi la dichiarò e vi partecipò doveva essere molto breve, presentò delle caratteristiche nuove. Non più

i grandi campi di battaglia dove gli eserciti contendenti, schierati uno di fronte all'altro, si affrontavano viso a viso e a vincere erano la forza, il coraggio, la strategia. La Grande Guerra si è combattuta nelle trincee, tra il fango, i cadaveri, i parassiti; una guerra estenuante, di attesa, di conquista di pochi metri di territorio per essere perso nei giorni successivi, per poi riconquistarlo, in una massacrante, deprimente sospensione nel tempo e nello spazio, nell'aspettativa che qualcosa di rilevante e risolutivo potesse accadere.

Non diversamente si è rivelata la guerra in mare, relativamente passata in secondo piano, dove difficilmente si possono individuare grandi battaglie.

Lo stesso duca degli Abruzzi, Luigi Amedeo Savoia-Aosta, comandante in capo delle forze navali, dovette in qualche misura rivedere e ridimensionare la sua visione della "flotta in potenza", il suo sogno del grande scontro navale<sup>1</sup>, tanto da indurlo a prevedere l'uscita delle grandi navi in mare aperto per affrontare il nemico solo se si era in una situazione di superiorità numerica e di fuoco; come per la guerra di terra, anche per quella di mare si prediligeva la vigile attesa, il tentare di capire quali fossero le intenzioni dei nemici, il fiaccarli con azioni di disturbo, minando le postazioni; più che di scontri in mare aperto, si registrano azioni mirate a recare danni, a forzare le basi, a danneggiare porti e navi ancorate. Valgano di esempio, nell'alto Adriatico, le incursioni di Nazario Sauro, Gino Rizzo, Costanzo Ciano, Gabriele D'Annunzio, ecc. Era la linea strategica privilegiata da Thaon di Revel: la "battaglia in porto"<sup>2</sup>.

Lo stesso obiettivo ci si prefiggeva nel basso Adriatico: tenere sotto controllo Durazzo impedendo agli austriaci di porre delle basi permanenti. Tenere sotto controllo il Canale d'Otranto per evitare il transito soprattutto ai sommergibili. Un controllo che darà scarsi risultati perché riusciranno a superare i punti di controllo potendo navigare sott'acqua.

Il compito più importante era svolto dai moderni sommergibili da impiegare di giorno e dalle siluranti di notte; saranno proprio i sottomarini a farla da padroni in quella guerra determinando una rivoluzione nelle tattiche navali che, proprio nell'Adriatico, ebbero modo di esprimersi e successivamen-

<sup>1</sup> Debitore al suo periodo e alla tradizione militare, la sua propensione al grande scontro lo poneva in contrasto con la posizione di Paolo Thaon di Revel.

<sup>2</sup> F. FAVRE, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Gaspari Editore, Udine 2008, *L'evoluzione della guerra: dal dominio del mare alla strategia della battaglia in porto*, pp. 124-125.

te di evolversi, per cui è comprensibile la sensazione diffusa, ma inesatta, che la Marina italiana non abbia combattuto, proprio perché grandi battaglie fra unità di superficie in Adriatico non c'erano state.

Così come avveniva sul fronte terrestre, anche in mare dopo due anni nessuna delle parti aveva conseguito significativi successi.

La guerra marittima in Adriatico nel secondo anno di guerra si limita a una serie di piccole offensive isolate, a malapena collegate nel tempo e nello spazio, un'offensiva minuta, intesa, almeno nelle intenzioni, a sfinire il nemico e a costringerlo a una costante difensiva, impedendogli così di nuocere<sup>3</sup>.

Così come la recente storiografia critica ha messo in risalto l'impreparazione dei vertici militari a gestire la guerra di terra, le *défaillances*, gli errori, le omissioni, altrettanto si è verificato per quella navale.

Con specifico riferimento a quanto avvenuto nel basso Adriatico, area interessata in questo saggio, si darà in qualche misura conto degli eventi, delle battaglie, degli scontri avvenuti tra il 1915 e il 1918 e si potranno notare in alcune occasioni il non efficiente coordinamento e le difficoltà di comunicazione fra le varie unità; un esempio può essere rappresentato da quanto avvenne nello scontro del 29 dicembre 1915: mentre il contrammiraglio Bellini eseguiva una manovra con la sua ammiraglia *Bixio* per accostare l'incrociatore *Helgoland* che a seguito dei colpi ricevuti a fatica rientrava in porto e tentare di affondarlo, non avendo compreso la manovra, sulla rotta si frappose l'incrociatore britannico *Weymouth* che fece interrompere l'azione al Bellini per evitare di colpire la nave amica.

O come accadde il 22 dicembre 1916 quando tre cacciatorpediniere, *Abba*, *Nievo*, *Pilo*, intervennero in una zona che gli austro-ungarici avevano già abbandonato per rientrare a Cattaro dopo aver compiuto la loro incursione contro una parte dello sbarramento di Otranto: nel buio della notte *Abba* si scontrò con alcuni navigli francesi a loro volta dislocati in ordine sparso. Ciò non deve né può indurre a giudizi negativi *tout-court*, perché chi comandava quelle navi, gli equipaggi che le componevano hanno dimostrato, al di là di ogni retorica, di aver saputo affrontare con coraggio, abnegazione e sacrificio le situazioni, anche se per qualcuno «mancò la fortuna, non il coraggio».

<sup>3</sup> E. FERRANTE, *Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918*, in "Grande Guerra", 30, 1987-2016, Bollettino d'Archivio, Anno XXX-2016, *Attività della Regia Marina nel primo conflitto mondiale attraverso i saggi del Bollettino d'Archivio*, p. 135.

Bisogna tener presente il quadro complessivo che vedeva l'Italia entrare in guerra impreparata, priva di mezzi e armamenti adeguati, dopo aver giocato su più tavoli; lo scollamento era a livelli più alti; i patti erano siglati nel più assoluto segreto tanto da essere ignoti agli stessi vertici militari: Cadorna fu informato all'ultimo momento della dichiarazione di guerra; per quanto riguarda la Marina, solo il 6 maggio a Thaon di Revel fu notificato il Patto di Londra, che siglava una convenzione navale con la Francia e l'Inghilterra e il solo articolo che gli fu inviato era l'articolo 3.

Nonostante l'assenza di una interazione tra governo e forze armate, quest'ultime comunque avevano dei piani – se pur teorici – che prospettavano possibili scenari e pianificavano di conseguenza; al momento della ufficializzazione dell'entrata nel conflitto i tre corpi – la appena nata Aviazione compresa<sup>4</sup> – seppero fare di “necessità virtù” e con tutti i limiti, anche di mezzi, adempirono il proprio dovere.

Uno di questi piani, elaborato già nel settembre 1914, prendeva in considerazione operazioni di guerra da effettuarsi nell'Adriatico, rivisto ancora agli inizi di gennaio dell'anno seguente, sui cui contenuti qui non ci si addentra, limitandoci a sottolineare che il Canale d'Otranto rientrava nelle strategie mirate a logorare la flotta nemica, guardando a Taranto e Brindisi come centri operativi, nella consapevolezza comunque che Brindisi «era militarmente insufficiente e, anche se poteva risultare ottima per il naviglio leggero e silurante, era da considerarsi mediocre per le grandi navi»<sup>5</sup>.

In questo Centenario commemorativo che ha comportato non poche riflessioni, che non si è concentrato soltanto sulla guerra di trincea, ma che ha saputo far emergere anche altri aspetti legati a quella tragedia mondiale, con questo saggio si vuole da un lato lumeggiare un angolo spesso oscurato della penisola italiana che ha avuto un ruolo non marginale nel contribuire alla vittoria finale con il “blocco del Canale d'Otranto”; dall'altro, ricordare – qualora ci fosse bisogno – come anche la Marina italiana abbia concorso a quella vittoria fornendo:

<sup>4</sup> M. CIOLA, *La tridimensionalità della Grande Guerra in Adriatico: mezzi e strategie*, in “Eunomia”, Rivista semestrale di Storia e Politica Internazionali, IV n.s. (2015), n. 2, pp. 397-402; E. CERNUSCHI, A. TIRONDOLA, *Noi e loro. La Grande Guerra in Adriatico. Strategie, tecnologie e battaglie*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2015, (ristampa, Roma 2016), pp. 110-120.

<sup>5</sup> Maggiori approfondimenti in F. FAVRE, *op. cit.*, pp. 50-52, 57-61.

Assistenza all'ala dell'esercito, contributo diretto anche alle sue operazioni, blocco strategico del Canale d'Otranto, strategia della battaglia in porto, costituzione del fronte albanese. Sono queste le "cinque cose" fondamentali che la Marina ha fatto durante la guerra mondiale per collaborare con i suoi alleati e cooperare alla vittoria finale. Punto e basta [...]<sup>6</sup>.

### **La situazione del controllo dei mari prima dello scoppio della guerra**

Con la convenzione navale del 23 giugno 1913, soprattutto con quella del 10 novembre dello stesso anno, l'Italia, che aderiva alla Triplice Alleanza, aveva assicurato la possibilità di utilizzo dei porti di Napoli, Gaeta, Messina, Augusta anche alle forze navali germaniche e austro-ungariche per il controllo del traffico marittimo di qualsiasi tipo nell'intero Mediterraneo.

La flotta austro-ungarica era concentrata soprattutto nelle bocche di Cattaro che, grazie alla loro conformazione orologica, costituivano un impenetrabile riparo.

La dichiarazione di neutralità del 3 agosto 1914 aveva spiazzato i piani della Regia Marina che, prevedendo una partecipazione accanto all'Austria-Ungheria, aveva stanziato parte della sua flotta a Gaeta, per ostacolare le operazioni anglo-francesi, e a Brindisi. I principali porti presidiati dalla Regia Marina erano La Spezia, Napoli, Taranto; forze meno significative erano presenti lungo l'isola siciliana, con Augusta, Palermo e Messina, mentre nell'Adriatico presidiava Venezia. Trovandosi in una posizione centrale, Taranto svolgeva la funzione di cabina di regia, di base operativa.

Durante il periodo in cui l'Italia aveva dichiarato la sua neutralità nei confronti della guerra in atto, in realtà il governo italiano era, come ben noto, pressato da più parti, dagli interventisti e dai neutralisti; nel contempo era corteggiata dalle parti in causa avendo entrambe interesse alla partecipazione italiana: la Triplice Alleanza per aumentare il suo potenziale aggressivo e ostacolare trasporti via mare di armamenti e militari da parte della Francia e dell'Inghilterra; la Triplice Intesa, esattamente per i motivi opposti.

Intanto, andava emergendo un'altra realtà: quella albanese dove erano attivi fiancheggiatori greci vicini all'impero austro-ungarico che esercitavano il contrabbando, anche di armi. Il governo italiano, con la scusa di voler ostacolare quel traffico illegale, ma paventando in realtà il rischio di poter per-

<sup>6</sup> Dichiarazione dell'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, citata in E. FERRANTE, *op. cit.*, p. 173.

dere il controllo del Canale d'Otranto, predispose una fascia di controllo lungo le due coste adriatiche che comprendeva l'isola di Saseno, Valona, Scutari e Durazzo, senza ricevere contestazioni dagli altri Stati.

Il Canale d'Otranto si presentava quindi come rilevante sito strategico militare.

Se l'Italia entrava in guerra, lo faceva anche per la "questione adriatica", per tutto ciò che essa rappresentava.

### **Affondamento dell'incrociatore corazzato *Léon Gambetta* (27 aprile 1915)**

Leuca era un piccolo centro, abitato soprattutto da pescatori, che agli inizi del secolo era stato interessato da un principio di sviluppo turistico-balneare, meta estiva per famiglie agiate, alcune delle quali avevano provveduto a realizzare eleganti ville, ma l'estate era ancora lontana quando gli abitanti di Leuca ebbero il loro primo impatto con una tragedia bellica<sup>7</sup>.

Certamente nel corso della loro vita avevano quasi sicuramente avuto a che fare con naufragi, qualche familiare sarà stato vittima di un mare improvvisamente diventato tempestoso, ma quella mattina del 27 aprile 1915 i pescatori si trovarono di fronte 136 naufraghi, seminudi, alcuni feriti, vittime del bombardamento della nave su cui viaggiavano e che Maso Sandri, capo semaforista di Capo di Santa Maria di Leuca, aveva miracolosamente e con enorme fatica tratto in salvo.

Per quella gente fu il primo impatto con la guerra, una guerra che si combatteva lontano, una guerra nella quale l'Italia non era ancora coinvolta.

Erano francesi, parlavano un'altra lingua; tra di loro forse qualcuno di origine italiana, ma naturalizzato francese, due sardi e un siciliano, almeno così riferiva il *Corriere delle Puglie* nel comunicare la disgrazia il giorno successivo. Ma ci fu una gara di solidarietà che vide coinvolta la popolazione tutta nel portare soccorso, procurando vestiario, cibo, dando sostegno morale, allertando le autorità e meritandosi la riconoscenza immediata di coloro che erano stati soccorsi e il successivo plauso della Francia e dell'Italia.

Della tragedia che si era consumata in poco più di dieci minuti dopo la mezzanotte del 26 ha reso ampia e documentata ricostruzione Michele Rosa-

<sup>7</sup> È opportuno ricordare che quella zona era già da tempo tenuta sotto controllo e che il 21 dicembre la nave francese *Jean Bart*, che faceva la spola tra Santa Maria di Leuca e l'isola di Fanò, era stata attaccata e colpita da un *U12* nel Canale d'Otranto, ma era riuscita a raggiungere Malta.

fio nel citato *Leuca guerra e navi* basato su relazioni ufficiali e informazioni testimoniali riportate dai giornali locali e nazionali; qui ci si limiterà a riproporla succintamente.

Le relazioni militari e le cronache ricordano che la notte tra il 26 e il 27 aprile era chiara e nelle acque dell'Adriatico svolgeva operazioni di controllo e di vedetta l'incrociatore corazzato francese *Léon Gambetta* al cui comando era il contrammiraglio Victor Baptistin Senès (31.5.1857-27.4.1915).

Nelle stesse acque navigava il sottomarino austro-ungarico *U5* a caccia di nemici, la cui presenza era stata debitamente segnalata. Al comando c'era il tenente di vascello Georg Ludwig von Trapp (4.4.1880-30.5.1947), che è ricordato negli annali delle Marine tra i maggiori affondatori di navi<sup>8</sup>.

L'incrociatore corazzato *Léon Gambetta* ha a bordo 791 uomini, che riposano; ad appena quindici miglia è visibile il faro di Santa Maria di Leuca; i marinai di guardia non avvistano il sommergibile *U5* che, secondo la ricostruzione di von Trapp, da tempo li segue; quaranta minuti dopo la mezzanotte il sommergibile austriaco è a cinquecento metri dal *Gambetta*; due siluri sono sufficienti: il primo colpisce la parte centrale distruggendo macchinario e dinamo elettrica facendo mancare la luce sull'incrociatore; il secondo è diretto verso la prua; inutili i tentativi di domare l'incrociatore, che s'inclina e appena dieci minuti dopo è inghiottito dal mare. Chi non è rimasto intrappolato nelle cabine o è riuscito a trovare un'uscita, si riversa sulle scialuppe che stracariche affondano; solo una riesce a raccogliere 108 marinai; altri 28 utilizzano appigli vari.

Resteranno in acqua fino alle prime ore del giorno, quando il capo semaforista Maso Sandri, casualmente, nota i naufraghi e corre in loro aiuto insieme al pescatore Michele Margarito e ad altri due rimasti anonimi; alcuni li trasborda sulla sua barca, gli altri li traina fino al porto. Partono i soccorsi che recuperano i 28 in acqua; poi si provvede al recupero di 58 cadaveri.

<sup>8</sup> Ad essere affondate da von Trapp furono anche alcune navi italiane: il sommergibile *Nereide*, il 5 agosto 1915 presso l'isola di Pelagosa; il piroscafo *Antonio Sciesa*, il 3 maggio 1917; il battello *Milazzo*, il 29 agosto 1917 nei pressi dell'isola di Malta; *Capo di Monte*, il 23 ottobre 1917 (ma non trovo traccia di questa nave nei documenti). A seguito di un tracollo finanziario nel 1935 von Trapp fu costretto a intraprendere una nuova attività: trasformare la personale passione per il canto, praticata peraltro da tutti i componenti la sua numerosa famiglia (sette figli dalla prima moglie Agata Whitehead, tre dalla seconda, Maria Augusta Kutschera) in attività lucrativa che gli consentisse una vita dignitosa. Una biografia adatta per un film: infatti fu trasposta sul grande schermo da Robert Wise con il celebre film musicale del 1965 *The sound of music*, noto in Italia con il titolo *Tutti insieme appassionatamente* che ha commosso e divertito più generazioni.

Il bilancio finale registra 655 morti, tra i quali vi era il contrammiraglio Senès, comandante della 2<sup>a</sup> Divisione Leggera.

La tragedia ebbe grande risonanza sia nella stampa locale che in quella nazionale e internazionale e non si mancò di evidenziare e plaudire l'abnegazione, la sensibilità, l'amorevolezza profuse dalla popolazione di Leuca. Messaggi di ringraziamento pervennero dalla Francia e alti rappresentanti italiani e d'Oltralpe raggiunsero la cittadina per onorare i Caduti, manifestare riconoscenza e gratitudine ai soccorritori, organizzare il rientro dei superstiti.

La stampa si occupò anche nelle settimane successive del naufragio: ci fu chi lo sfruttò per sollecitare l'entrata in guerra dell'Italia, come *La Provincia di Lecce*, che nell'editoriale indicato con "Lecce, maggio" (senza data, ma si evince debba essere il 4) così si esprime:

L'Italia ha con profondo dolore partecipato al lutto della Francia per la perdita della bella nave da guerra, perduta nelle acque dello Ionio, in una notte stellata, per l'insidia mortale di un sottomarino nemico e le testimonianze d'affetto dei marinai nostri e dei cittadini verso i superstiti del *Léon Gambetta* sono ancora una volta la prova più bella e confortante della tenace fraternità che lega le due nazioni sorelle. [...]

L'Italia che deve all'aiuto fraterno della Francia il suo risorgimento, l'Italia che ha dato sempre prova luminosa al mondo di essere degna di un più grande avvenire; l'Italia che ha anch'essa una gloriosa storia antica e recente sente in quest'ora di fervidi entusiasmi nazionali che il suo posto è accanto alla Francia. Oggi a Quarto s'inaugurerà il monumento che ricorda la storica spedizione garibaldina. Tutta l'Italia assisterà alla cerimonia solenne, che è come un simbolo sacro. Possa il nome di Giuseppe Garibaldi, che la Francia combatté a Digione, guidarci verso la realizzazione delle nostre sante aspirazioni nazionali<sup>9</sup>.

Sempre nei giorni successivi, il mare restituiva corpi mutilati e putrefatti per i quali era difficile l'identificazione; grazie al numero di matricola fu accertato che il cadavere ritrovato presso Torre Cesarea (Porto Cesareo) apparteneva a un capitano del *Gambetta* e la sua tumulazione fornì il destro all'avvocato Otello Tollemeto per organizzare una dimostrazione interventista, con bandiere e relativo discorso<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Riportato da M. ROSAFIO (a cura di), *Leuca guerra e navi. L'incrociatore francese Léon Gambetta. I sommergibili Rubino e Pietro Micca. Il piroscafo cisterna Sanandrea*, Edizioni dell'Iride, Tricase 2000, p. 53.

<sup>10</sup> *Ivi*, p. 57.



Superando la retorica, vi fu anche chi colse l'occasione per richiamare l'attenzione, e quindi la riflessione, sulla situazione che si era determinata nell'Adriatico descrivendo sia la dislocazione delle basi navali, sia le differenze orografiche delle due sponde con i loro vantaggi e punti deboli<sup>11</sup>.

### **L'Italia dichiara guerra all'Austria-Ungheria. Lo sbarramento del Canale d'Otranto**

Nella fase precedente l'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Triplice Intesa, il generale Franz Conrad von Hötzendorf, capo di stato maggiore dell'esercito imperiale, era tra coloro che sospettavano sulla fedeltà dell'Italia, per cui la Marina austro-ungarica si trovò sufficientemente preparata e pertanto reagì immediatamente alla ufficializzazione della dichiarazione di guerra bombardando coste e città adriatiche: sin dalle prime ore del 24 maggio furono attaccate dal mare Ancona, Senigallia, Potenza Picena, fino a spingersi in Puglia, colpendo Vieste, Manfredonia, Barletta.

Proprio per ostacolare e far cessare il cannoneggiamento di quest'ultima città da parte dell'incrociatore leggero SMS *Helgoland*, intervenne prima il cacciatorpediniere italiano *Aquilone* (che fu oggetto di inseguimento da parte dell'unità austro-ungarica), in soccorso del quale giunse l'altro cacciatorpediniere *Turbine*, che ingaggiò una furiosa battaglia che lo vide perdente. Circondato da altre unità nemiche, fu colpito più volte e poco prima delle ore 7 s'inabissava nei pressi del golfo di Manfredonia: fu la prima unità navale ad essere affondata<sup>12</sup>.

Lo scopo di questo saggio non è certamente di richiamare alla memoria nel dettaglio le battaglie navali svoltesi nell'Adriatico che hanno ampio spazio nella produzione storicistica<sup>13</sup>; tantomeno ricordare le gesta dei MAS, del tenente di vascello Luigi Rizzo, di Costanzo Ciano, di Nazario Sauro, la beffa di Buccari; ancor meno ricostruire le strategie, le azioni militari perse-

<sup>11</sup> Si tratta dell'editoriale del *Corriere Meridionale* del 6 maggio 1915 riportato da M. ROSAFIO, *op. cit.*, pp. 53-55. Per un quadro più generale della situazione delle coste italiane, di quella che potrebbe essere definita "improvvisazione" strategica di una Marina italiana non sufficientemente dotata, dello scollamento tra politica e comandi militari, v. E. FERRANTE, *op. cit.*, pp. 93-176.

<sup>12</sup> F. FAVRE, *op. cit.*, pp. 100-102.

<sup>13</sup> Oltre alle citazioni bibliografiche relative ai vari scontri e affondamenti riportate in questo saggio, per più precise e approfondite descrizioni si rimanda a F. FAVRE, *op. cit.*, che fornisce nelle *Appendici* di ogni capitolo dettagli sulle navi, gli affondamenti, i comandanti, i risvolti politici, gli avviciamenti.

guita dalla Regia Marina con i successi, le sconfitte, le perdite di navi; l'intento è invece di offrire un quadro, se pur parziale, su quanto è avvenuto nella zona meridionale dell'Adriatico e più precisamente quanto e come la Terra d'Otranto (perché ancora così era identificata l'area delle attuali province di Brindisi, Lecce e Taranto) abbia svolto un ruolo importante nello scenario generale della Grande Guerra.

Da entrambe le parti belligeranti, ancor prima dell'entrata in guerra dell'Italia, si era ben coscienti dell'importanza di avere il controllo del Canale d'Otranto, ossia di quella fascia di mare tra Punta Palascia (Otranto) e Capo Linguetta (Albania), largo tra le 45 e le 55 miglia marittime, che oltre a collegare le due sponde rappresenta la via d'ingresso alla parte settentrionale dell'Adriatico, quindi ai rifornimenti militari e di merci. Evidenti quindi i motivi di pressioni da ambo le parti per un abbandono della posizione italiana di neutralità.

Una volta schieratasi con la Triplice Intesa, si pose subito il problema di creare uno sbarramento all'altezza del Canale d'Otranto per interdire ai sommergibili tedeschi l'ingresso nel Mediterraneo, dove colpivano navi francesi e inglesi. A partire dalla fine del settembre 1915 furono utilizzati i *drifters* e i *trawlers* che, navigando tra Santa Maria di Leuca e Otranto, avevano il compito di intercettare il loro passaggio avvisando prontamente i centri operativi o i cacciatorpediniere e incrociatori attivi nella zona<sup>14</sup>.

I *drifters* e i *trawlers* erano piccole imbarcazioni, pescherecci (i primi con un albero, gli altri con due) e il loro utilizzo si rivelò poco efficace per poter rilevare la presenza dei sommergibili. Lo sviluppo tecnologico registrato nel primo decennio del 1900 di queste nuove armi belliche e il loro impiego, soprattutto da parte tedesca, avevano comportato una revisione delle modalità nell'esercizio del controllo dei mari: il controllo di superficie non era sufficiente a individuare e a interdire il passaggio dei sommergibili.

Si realizzò un primo blocco tra Otranto, Fanò e Corfù; mine di profondità furono piazzate nei mari di Leuca, Capo d'Otranto, all'ingresso di Brindisi, mentre a Tricase Porto erano presenti i MAS.

<sup>14</sup> Per una più puntuale cronologia dei vari incontri tra gli alleati per valutare l'efficienza dello sbarramento, sulle determinazioni assunte, cfr. S.J BUCHET, F. POGGI, *Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il primo conflitto mondiale*, in "Grande Guerra", 30, 1987-2016, Bollettino d'Archivio, Anno XXX-2016, *Attività della Regia Marina nel primo conflitto mondiale attraverso i saggi del Bollettino d'Archivio*, pp. 417-469, con due *Appendici* illustrative di interesse tecnico sui *drifters*, le reti, il sistema di comunicazione.

L'aspetto per così dire "originale" dell'utilizzo dei *drifters* e dei *trawlers* consisteva nell'averli convertiti da pescherecci per le aringhe (loro funzione specifica) in imbarcazioni per "pescare" sommergibili, che sarebbero dovuti rimanere intrappolati nelle loro reti, che potevano raggiungere una profondità di 25 metri; tra le reti erano sistemate delle bombe di profondità pronte ad esplodere appena urtate.

Pare non ci siano dati precisi di quanti sommergibili siano incappati nei tramagli, tantomeno la situazione migliorò con l'aumento del numero delle imbarcazioni che gli inglesi misero a disposizione nei mesi successivi:

I *drifters* riferirono nove affondamenti e una decina di danneggiamenti, il 20 e 28 gennaio 1916, l'8 febbraio, il 15 marzo, l'8 e il 10 luglio e il 17 dicembre 1916, ma di sicuro affondarono solo l'U6 austriaco il 13 maggio 1916 e l'UB 44 tedesco il 30 luglio, per cui, quando nel marzo del 1916<sup>15</sup> si riunì a Malta la conferenza interalleata, non ne era stato ancora colato a picco nessuno con certezza<sup>16</sup>.

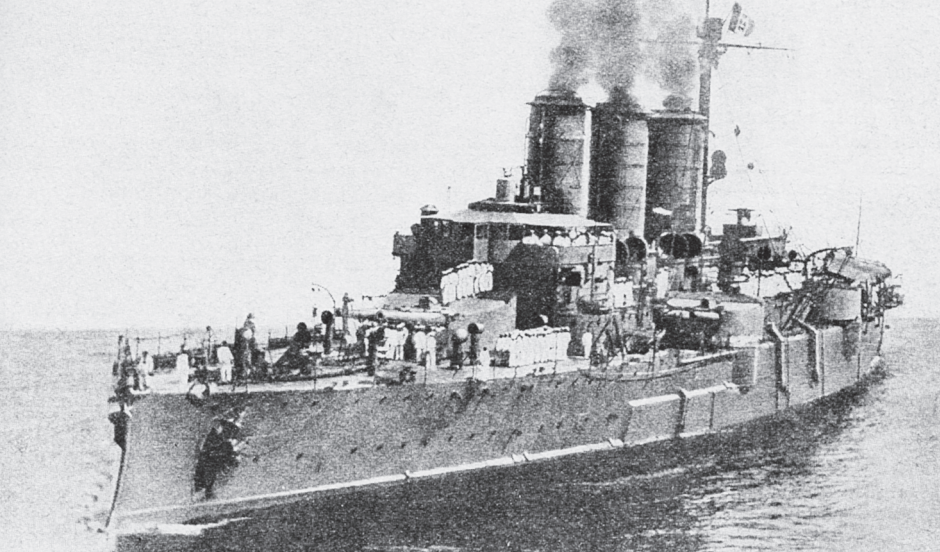
Nel tentativo di ottimizzare la strategia difensiva,

A ottobre del 1916 si tenne a Taranto un'altra conferenza interalleata, nel corso della quale l'ammiraglio francese Fatou presentò un promemoria dirompente, in cui dimostrava l'inefficacia delle misure in atto, prendendo come esempio quanto accaduto all'U35 ai primi di quello stesso mese. Sfuggito alle pattuglie, scampato a un agguato dei sottomarini alleati, il 2 ottobre aveva silurato la cannoniera francese Rigel, era stato impegnato con mare calmo e visibilità perfetta da un gruppo comprendente 2 sloop, 2 cannoniere, 2 cacciatorpediniere e 2 pescherecci armati e ne era uscito indenne. Aveva poi superato gli sbarramenti delle cannoniere e delle torpediniere fra Capo Bon e la Sicilia e, continuando verso est, anche quello in Adriatico all'altezza dell'isola greca di Fanò, cosa resa più grave dal fatto che entrambi gli sbarramenti sapevano del suo arrivo e l'aspettavano. Scoperto dagli idrovolanti francesi partiti da Corfù per cercarlo, non solo era sfuggito alle loro bombe, ma ne aveva abbattuto uno con la sua mitragliatrice. Infine, a dispetto sia dei *drifters* inglesi e delle loro reti, che della caccia datagli dai cacciatorpediniere italiani e francesi di Brindisi, era entrato vittorioso e indenne a Cattaro<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Dal 2 al 9 marzo 1916.

<sup>16</sup> C. PAOLETTI, *La Grande Guerra Lo sbarramento del Canale d'Otranto*, Mare&Storia, Marinai d'Italia, Gennaio-Febbraio 2016, p. 27.

<sup>17</sup> *Ivi*, pp. 27-28.



L'incrociatore corazzato "Amalfi", affondato da un sottomarino austriaco nell'Adriatico, a circa 20 miglia dalle coste italiane, nella notte del 7 luglio 1915 (*courtesy Cesare Daquino*).

Occorreva quindi rivedere le strategie e sempre l'ammiraglio francese Fatou propose di «rendere l'emersione impossibile su una superficie di mare, le cui dimensioni siano uguali al percorso che può fare in immersione alla velocità di 4 o 5 nodi (70 miglia circa)»<sup>18</sup>, concludendo che:

il Canale d'Otranto è il solo di questi passaggi dove noi possiamo tentarne l'esecuzione. Se essa vi sarà coronata dal successo, anche parzialmente, alleggerirà sensibilmente nei due bacini del Mediterraneo il pesante impegno dei bastimenti incaricati di proteggere la navigazione alleata in questo mare, poiché la quasi totalità dei sottomarini che l'infestano viene dall'Adriatico<sup>19</sup>.

Si vennero così a costituire più linee di sbarramento costituite da *drifters*, MAS, torpedini; centri operativi di collegamento attraverso una rete radiotelegrafica: Santa Maria di Leuca, Tricase Porto, Otranto, Brindisi, Saseno, Porto Palermo, Santi Quaranta, Fanò. I risultati di questa linea difensiva per tutto l'anno 1917 furono ancora una volta alquanto deludenti: «due affondamenti sicuri di sommergibili nemici, due probabili e sette danneggiamenti»<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> *Ivi*, p. 29.

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> *Ibid.*

Nel frattempo si studiavano altre forme d'intervento che superassero quella dello sbarramento mobile che impegnava molte unità, utili semmai per altre operazioni, progettandone uno fisso che non trovò il pieno beneplacito del commodoro britannico Algernon Walker Heneage Vivian (4.2.1871-26.2.1952). Si sa che le alleanze sono spesso di comodo e che a prevalere sono sempre gli interessi di parte: il fatto che il progetto dello sbarramento fisso fosse italo-francese e che il materiale bellico provenisse soprattutto da quei due Paesi indusse il commodoro a produrre una relazione che evidenziava l'efficienza di quello mobile presentata nella conferenza interalleata di Corfù nell'aprile 1917.

### **Affondamento del sommergibile *Nereide* (5 agosto 1915)**

Se l'evento tragico del *Gambetta* si svolse prima della partecipazione italiana alla guerra, l'affondamento del sommergibile *Nereide*<sup>21</sup> avvenne all'interno delle operazioni navali dell'Italia ormai belligerante a fianco della Triplice Intesa e nei piani militari di ricerca di basi d'appoggio e di rifornimento nell'Adriatico dove la Marina austro-ungarica spadroneggiava protetta anche dalle frastagliate coste orientali e dalle relative insenature.

L'interesse italiano fu rivolto a quella piccola isola lunga poco più di un chilometro e larga appena 300 metri che però con i 103 metri sul livello del mare che raggiungeva il monte Castello, offriva la possibilità di installarvi un faro per controllare l'area. Fu quindi conquistata l'11 luglio 1915, non senza tuttavia subire attacchi dalla parte avversaria, che furono puntualmente respinti. A scoraggiare i nemici, la presenza di un sommergibile che si dimostrò persuasivo negli attacchi del 23, ma soprattutto in quello del 28 luglio quando l'*Helgoland*, il *Saida* e altre navi tentarono un assalto massiccio respinto dagli italiani. L'episodio fu enfatizzato in una stampa dell'epoca e a costringere le navi nemiche ad abbandonare l'impresa fu l'intervento del sommergibile francese *Ampère* che silurò, ma senza colpirlo, il cacciatorpediniere *Balaton*.

La battaglia di quella giornata fu dura. L'*Helgoland* e il *Saida* avevano distrutto la stazione telegrafica; lo sbarco di 100 uomini comportò una reazione italiana che costrinse gli austro-ungarici ad abbandonare l'isola portando-

<sup>21</sup> L'affondamento del *Nereide* era già stato raccontato da L. CAUSO, *Posto di combattimento! Uomini e navi in guerra (1915-1945)*, Tipografia 5 EMME, Tuglie 2005, pp. 10-13.

si dietro una decina di feriti, dopo tre quarti d'ora di fuoco serrato. Anche l'*Ampère* dovette ritirarsi, preso anch'esso di mira dai cacciatorpediniere.

Un successivo attacco fu portato il 5 di agosto, questa volta dall'*U5*, al cui comando era ancora lui, Georg Ludwig von Trapp.

Ecco come sono presentati i fatti da due fonti.

Lucio Causo:

All'alba del 5 agosto 1915, il sommergibile *Nereide*, partito da Brindisi il giorno precedente per rilevare il *Papin*, appena giunto nei pressi di Pelagosa, si era andato ad ormeggiare a Zadlo. Ciò apparve come un'imprudenza, perché la vigilanza della stazione di vedetta in quel momento non poteva esplicarsi pienamente. Il sottotenente Vallauri, testimone del breve tragico duello che poi seguì, rimase meravigliato nel vedere il sommergibile ormeggiarsi a quell'ora insolita. Forse era stato obbligato ad andare all'ormeggio per qualche avaria, tanto più che la traversata, a causa del mare agitatissimo, era stata molto cattiva.

Il *Nereide* era fermo da pochi minuti a Zadlo, quando fu visto mollare l'ormeggio e tentare di immergersi rapidamente. Pochi secondi dopo, mentre la torretta del sommergibile spariva in mare, si udì una tremenda esplosione ed una colonna d'acqua s'innalzò sul *Nereide* che scomparve per sempre<sup>22</sup>.

Orio di Brazzano:

Dalla stazione di vedetta dell'Isola si vide il "*Nereide*" salpare e manovrare per immergersi e allontanarsi. Il mare era agitato e dall'alto non era stata notata la scoperta di una sagoma o il periscopio di un sommergibile nemico, che invece il "*Nereide*" si apprestava ad attaccare.

Da terra si vedeva la scia di un siluro passare di prua lanciato dal "*Nereide*" che si era messo in moto, poi veniva avvistata la scia di un siluro lanciato dal "*Nereide*" che andava a perdersi verso il largo e subito dopo un'altra scia dirigersi verso il "*Nereide*" che emergeva dalla parte della torretta, poi quasi immediatamente si vedeva alzarsi una colonna d'acqua nera e spumosa, il "*Nereide*" era stato colpito a poppavia della torretta e, come si potrà in seguito constatare, si era spezzato in due parti. Da terra veniva sparata una cannonata contro il periscopio dell'"U5" che si era avvicinato fino a 500 metri dalla costa<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> *Ivi*, pp. 11-12.

<sup>23</sup> O. DI BRAZZANO, *La Grande Guerra nel mare Adriatico*, Luglio Editore, San Dorligo della Valle, Trieste 2011, p. 168.



Persero la vita il comandante del *Nereide*, Carlo Del Greco, capitano di corvetta, che fu insignito della prima Medaglia d'Oro della Marina Militare, e l'equipaggio di altri 18 marinai i cui corpi furono poi recuperati nel 1972 e riposano nel Monumento al Marinaio di Brindisi<sup>24</sup>.

### **Esplosione della corazzata *Benedetto Brin*, il 27 settembre 1915**

Alle 8 di mattina del 27 settembre 1915 c'era animazione sulla corazzata *Benedetto Brin*, ancorata nel porto di Brindisi; i marinai erano addetti alla pulizia, gli ufficiali erano a rapporto. Ci fu un'esplosione tremenda che comportò lo scoppio del deposito munizioni; in poco tempo della corazzata rimanevano rottami galleggianti e con lei perdevano la vita 454 marinai, oltre all'ammiraglio Ernesto Rubin de Cervin e il comandante della nave, Gino Fara Forni, capitano di vascello.

Nessun sommergibile nemico aveva lanciato dei siluri; la nave era esplosa per cause indefinite; fu istituita una commissione d'inchiesta presieduta dal Duca degli Abruzzi, che stabilì essersi trattato di un caso fortuito, escludendo che potesse essere stata colpita da qualche sommergibile perché difficilmente poteva essere penetrato nel porto; non si escluse l'atto doloso che solo due anni dopo avrebbe trovato conferma:

Di lì a poco però la cosiddetta *Operazione Rigoletto* – abilmente orchestrata da Pompeo Aloisi, già ufficiale di Marina passato alla carriera diplomatica e rientrato nei ranghi durante la guerra – nella notte del 27 febbraio 1917, con l'operazione di forzamento della cassaforte del consolato austro-ungarico di Zurigo, diretta dal console, capitano di corvetta Rudolph Mayer, riuscì a smascherare la rete spionistica nemica in Italia, con tutte le sue coperture e complicità, al soldo del gruppo *Fall*, permettendo così di far luce sulle vere cause dolose dell'affondamento sia della *Benedetto Brin* sia della modernissima dreadnought *Leonardo da Vinci* (affondata a Taranto il 2 agosto 1916) [...] <sup>25</sup>.

Sulla *Benedetto Brin* era imbarcato **Giuseppe Filippo Bortone**, da Diso, nato il 27 novembre 1890 da Alessandro, pittore rinomato, notabile del paese, e

<sup>24</sup> Altra fonte da segnalare è M. COLTRINARI, G. RAMACCIA, *Dizionario minimo della Grande Guerra. 1915. L'anno di passione. Dalla neutralità all'intervento*, I Libri del Nastro Azzurro, Edizioni Nuova Cultura, Roma 2018 con specifico riferimento alle operazioni navali nell'Adriatico nel 1915 al Capitolo Terzo, *L'Italia. La guerra per mare*.

<sup>25</sup> E. FERRANTE, *op. cit.*, p. 125, n. 34; v. anche: E. CERNUSCHI, A. TIRONDOLA, *op. cit.*, pp. 61-62.

da Maria Concetta Stasi. A 17 anni si era arruolato in marina prestando servizio su diverse navi, *Vespucci*, *San Marco*, *Amalfi*, e partecipando alla guerra italo-turca, all'occupazione di Tobruk e a quella di Rodi. Non era a bordo dell'*Amalfi* quando fu affondata da un *U14* nei pressi di Venezia il 7 luglio 1915<sup>26</sup>; sulla *Benedetto Brin* era sottocapo cannoniere, matricola 30908<sup>27</sup>.

### **Il salvataggio dell'esercito serbo (dicembre 1915-febbraio 1916) e lo scontro navale del 29 dicembre 1915**

Una lapide fu posta il 10 febbraio 1924 all'ingresso della Capitaneria del porto di Brindisi, fortemente voluta dal ministro della Marina, ammiraglio Paolo Thaon di Revel, e vi si legge:

DAL DICEMBRE MCMXV AL FEBBRAIO MCMXVI  
LE NAVI D'ITALIA  
CON CINQUECENTOTTANTA CROCIERE PROTESSERO  
L'ESODO DELL'ESERCITO SERBO  
E  
CON DUECENTODUE VIAGGI TRASSERO IN SALVO  
CENTOQUINDICIMILA DEI CENTOTTANTACINQUEMILA PROFUGHI  
CHE DALLA OPPOSTA SPONDA TENDEVANO LA MANO

Vi è compendiata una gloriosa vicenda che resta negli annali non solo della Marina italiana, senza dimenticare gli atti di generosità e disponibilità dei brindisini e dei salentini nel portare aiuto e assistenza<sup>28</sup>.

La ricorrenza del Centenario della Grande Guerra ha permesso di richiamare alla memoria e alla riflessione quell'evento e a dare contezza nei particolari di quanto significativamente condensato in quella targa marmorea.

<sup>26</sup> Sull'*Amalfi* era imbarcato **Luigi Bianchi**, da Marittima, nato da Guglielmo e Maria Antonia Martella il 3 ottobre 1892, allievo fuochista; v.: S. COPPOLA, F.G. CERFEDA, *Presente! Il sacrificio del Finanziere di Mare Vincenzo Coppola e degli altri eroi di Diso e Marittima caduti nelle due Guerre Mondiali*, Pubbligraf, Alessano 2004, p. 65.

<sup>27</sup> *Ivi*, pp. 66-67.

<sup>28</sup> Sugli interventi a favore dell'esercito serbo, oltre ai volumi a cura dell'Ufficio Storico della R. Marina e nello specifico F. LEVA, *L'intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico dal 24 maggio 1915 al salvataggio dell'esercito serbo*, Vallecchi, Firenze 1936; M. GEMIGNANI, *Il salvataggio dell'esercito serbo e montenegrino da parte della Regia Marina Italiana (1915-1916)*, Conferenza tenuta al Circolo Ufficiali di Presidio dal Prof. Marco Gemignani, Centro Studi Storico-Militari "Generale Gino Bernardini", Bologna, 4 giugno 2004; il recente A. CARMINITI, *Il salvataggio dell'esercito serbo 1915-1916*, Aracne, Canterano (RM) 2016.



A Sarajevo, in Serbia, erano stati esplosi quei due colpi di pistola presi a pretesto per far scoppiare la Grande Guerra Mondiale; alla Serbia quindi l'Austria-Ungheria dichiararono guerra, che nelle intenzioni doveva risolversi in poco tempo, ma che la resistenza serba protrasse per oltre un anno; resistenza fiaccata dalla partecipazione al conflitto della Bulgaria a fianco degli Imperi centrali.

Piuttosto che affrontare un nemico che avrebbe comportato la completa distruzione dell'esercito, intelligentemente si preferì una ritirata strategica per preservare una buona parte delle forze armate sia nella dimensione degli uomini, sia in quella dei mezzi. L'esercito serbo si diresse verso l'Albania e il Montenegro trasportando 50 pezzi di artiglieria e circa 10.000 cavalli.

Era interesse dell'Intesa correre in loro soccorso e l'operazione, encomiata da più parti sin dalla e nella sua esecuzione, si rivelò (e così ancor oggi appare) importante non solo per il suo aspetto umanitario, ma anche militare e politico.

L'operazione fu affidata alla Regia Marina sotto il comando del Duca degli Abruzzi che aveva sotto di sé il vice ammiraglio Emanuele Cutinelli Rendina che da Brindisi dirigeva le operazioni.

In prima battuta furono attrezzati campi di accoglienza a Durazzo e a Valona con ospedali e centri di raccolta di viveri e medicinali forniti da Francia, Inghilterra, Stati Uniti. Successivamente furono organizzati i trasporti dei militari che, dopo una prima sosta a Brindisi, erano traghettati a Corfù, Biserta e Marsiglia: il tutto perfettamente programmato con viaggi di 4.000 unità per volta, coerentemente con la quantità di passeggeri che le navi messe a disposizione potevano contenere. Una macchina dei soccorsi che funzionò alla perfezione.

Si possono ben intuire le condizioni fisiche, ma soprattutto sanitarie, in cui versavano i profughi, in special modo i soldati austriaci presi prigionieri dai serbi.

Infatti non si trattò solo del salvataggio dei serbi, ma anche di prendersi cura di quei soldati austriaci catturati e che i serbi si erano trascinati dietro, molti dei quali erano affetti da tifo e colera; per costoro si allestì un campo speciale all'Asinara, in Sardegna, dove furono trasportati, curati e assistiti nel pieno rispetto delle convenzioni internazionali sul trattamento dei prigionieri di guerra, che valse all'Italia e alla Marina non pochi plausi.

Un aspetto che è stato messo in evidenza in questo intervento umanitario è che esso è stato il primo esempio di cooperazione e collaborazione tra più

Stati al quale ci si rifece negli anni successivi, anche nel secondo conflitto mondiale.

L'aspetto umanitario aveva anche un risvolto militare. Salvare l'esercito serbo in ritirata significava poter contare, in un futuro immediato, sul suo utilizzo sul fronte macedone, dove infatti fu inviato; la destinazione di Marsiglia per alcuni militari era propedeutica alla loro riqualificazione, aggiornamento e addestramento.

Il salvataggio dell'esercito serbo ebbe anche una ripercussione politica. Ad essere tratte in salvo furono anche le famiglie reali di Serbia e Montenegro: la vigilia di Natale del 1915 sbarcarono a Brindisi re Pietro I, con il principe ereditario Alessandro e altri ministri; il 22 gennaio giungeva sempre a Brindisi la famiglia reale del Montenegro con re Nicola I<sup>29</sup>, la moglie Milena e le due principesse Vjera e Ksenija, per poi trasferirsi in Francia. Ciò servì a rinsaldare i vincoli tra tutti quegli Stati che avevano contribuito al recupero.

Ovviamente tutto ciò non poteva passare inosservato agli austro-ungarici, né tollerato, per cui più volte intervennero con azioni militari mirate utilizzando aerei, minando i passaggi, attaccando i convogli, utilizzando sommergibili che comportarono perdite umane e di naviglio.

I primi interventi per rifornire i serbi concentrati a Durazzo e a San Giovanni di Medua iniziarono il 22 novembre 1915 e a provvedere ai trasporti erano partiti da Brindisi i piroscafi *Benedetto Giovanni* e *Palatino* accompagnati dai motovelieri *Gallinara*, *Iniziativa* e *Unione* che, al termine della loro missione, furono fatti oggetto di attacchi dai cacciatorpediniere e sommergibili avversari; si salvarono *Benedetto Giovanni* e *Iniziativa*, che sfuggirono anche a un altro attacco il giorno successivo. L'intervento dell'incrociatore austro-ungarico *Novara*, tra il 5 e il 7 dicembre, assistito da quattro caccia e tre torpediniere, comportò il bombardamento di San Giovanni di Medua, l'affondamento di varie imbarcazioni, tra cui il *Benedetto Giovanni*. Intanto, il 4 dicembre erano stati fatti saltare il piroscafo *Re Umberto* e il cacciatorpediniere *Intrepido*.

Uno scontro in piena regola avvenne il 29 dicembre 1915 e vide schierati in mare i pezzi forti delle due parti<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> Re Nicola I Mirkov Petrović-Njegoš (7.10.1841-1-3-1921) era suocero di Vittorio Emanuele III, che aveva sposato una delle sue figlie, Elena.

<sup>30</sup> La descrizione che segue relativa alla battaglia è ripresa abbondantemente da E. FERRANTE, *op. cit.*, p. 127-132; così come è possibile leggere la relazione di Horty.

Intenzionati a por fine a quel traffico e danneggiare quanto più possibile postazioni e mezzi avversari, verso la mezzanotte del 28 salparono l'incrociatore leggero *Helgoland* e i cacciatorpediniere *Tatra*, *Triglav*, *Lika*, *Balaton*.

Dopo aver preso il mare, poco dopo la mezzanotte, sulla loro rotta, nei pressi di Punta Menders, l'*Helgoland* investì il sommergibile francese *Monge* che, costretto ad emergere, fu affondato dal *Balaton*.

Fu loro facile preda il piroscafo greco *Mikael* e altri due velieri, fermi in rada; sfuggirono gli obiettivi principali, i cacciatorpediniere *Euro* e *Ostro*, che avevano preso il largo.

Alle 11,50, a combattimenti in corso, intervennero l'incrociatore corazzato *Kaiser Karl IV*, quattro torpediniere, l'esploratore *Novara* e alcune siluranti. Dalle coste albanesi le batterie iniziarono a sparare, tanto da spingere il *Lika* e il *Triglav* su un'area minata ottenendo il risultato di far affondare il primo e danneggiare il secondo che fu rimorchiato dallo *Csepel* che nell'operazione subì dei danni e il compito di soccorso lo assunse il *Tatra*, che fu costretto a ridurre la velocità; era opportuno desistere dal prosieguo dell'operazione e rientrare alla base.

Informata la centrale di Brindisi dello schieramento in mare, alle 7,45 salparono l'incrociatore britannico *Dartmouth* e l'esploratore *Quarto*; appena due ore dopo erano in viaggio l'incrociatore *Weymouth*, l'esploratore *Bixio*, i cacciatorpediniere *Abba* e *Nievo* con altri due; più tardi sul luogo giungeranno cinque cacciatorpediniere francesi. Obiettivo dell'operazione: tagliare la strada al rientro del convoglio.

Il contatto avvenne intorno alle 13 e infuriò la battaglia.

Lo *Csepel*, avvistate alcune colonne di fumo in direzione nord, invertì la rotta per riunirsi all'*Helgoland* che veniva colpito, ma riusciva a sganciare un siluro senza esito contro *Quarto* che a sua volta ricevette l'ordine di attaccare lo *Csepel*. Un combattimento diretto ci fu tra il *Dartmouth* e l'*Helgoland*. Alle 13,45 il gruppo guidato dal *Bixio* avvistava l'incrociatore *Kaiser Karl VI*, ma non ingaggiava battaglia per inferiorità di fuoco e ripiegava a sud-ovest, operazione che gli consentì di mettere sotto il tiro della sua squadra l'*Helgoland*, che veniva colpito cinque volte.

Era quello il momento culminante la battaglia che bisognava sfruttare fino in fondo coordinando meglio l'azione dei numerosi inseguitori in un rapporto di forze estremamente favorevole (4:1 per gli esploratori, 9:3 per i caccia)<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> *Ivi*, p. 130.

Alle 16,30 la flotta austro-ungarica iniziò le operazioni di rientro e dopo le 18,00, avendo mollato il pesante fardello del *Triglav* che fu affondato dai francesi, riuscì a rientrare alquanto malconcio alla base.

I risultati materiali della giornata del 29 dicembre erano sì dunque a favore degli alleati (con due caccia nemici affondati e altre unità danneggiate), ma subito si ebbe comunque la sensazione di essersi lasciati sfuggire un successo maggiore che avrebbe potuto essere a portata di mano, non approfittando di quell'insieme di circostanze favorevoli, che forse non si sarebbero più ripresentate, e infliggendo, finalmente una sonora lezione agli austriaci<sup>32</sup>.

Il non aver saputo sfruttare le condizioni che si erano determinate in quel frangente fu oggetto di valutazioni e di giudizi di cui dà contezza Ezio Ferrante alla cui lettura si rimanda il lettore interessato, non rientrando la problematica nel tema centrale di cui qui ci si interessa.

### **L'esplosione della nave *Leonardo da Vinci* a Taranto (2 agosto 1916)**

Avvenne di notte, poco dopo le 23 del 2 agosto 1916, l'esplosione della modernissima corazzata *Leonardo da Vinci*, varata nel 1911, ancorata nel Mar Piccolo, e fu l'altro atto di sabotaggio che colpì la Marina italiana, provocando la morte di 21 ufficiali, 42 sottufficiali e 186 marinai; 946 dei 1.195 uomini a bordo riuscirono a salvarsi. Quello che sembrava un principio d'incendio domabile, anche perché le sirene non entrarono in funzione, si rivelò in realtà disastroso: ben presto la nave fu avvolta dalle fiamme e una serie di boati sventrarono la poppa e s'inclinò. La commissione d'inchiesta stabilì essersi trattato di azione dolosa. La corazzata non fu più ripristinata<sup>33</sup>.

Tra i sottufficiali c'era il sottotenente medico **Domenico Frigino**, nato ad Aradeo.

Nativi di Taranto erano il fuochista **Ruggiero Bomino**; **Luigi Cervino**, cannoniere scelto; **Antonio Del Giudice**, fuochista; **Abramo Pettio**, fuochista scelto; **Cecilio Camarda** era nato a Fasano, marinaio; dalla provincia di Lecce c'erano **Santo Branca** da Castrignano del Capo, marinaio; **Bonaventura Castrignano** da Calimera, marinaio; **Rocco Chetta** da Racale, sottocapo cannoniere; **Biagio Russo** da Corsano, fuochista.

<sup>32</sup> *Ivi*, pp. 131-132.

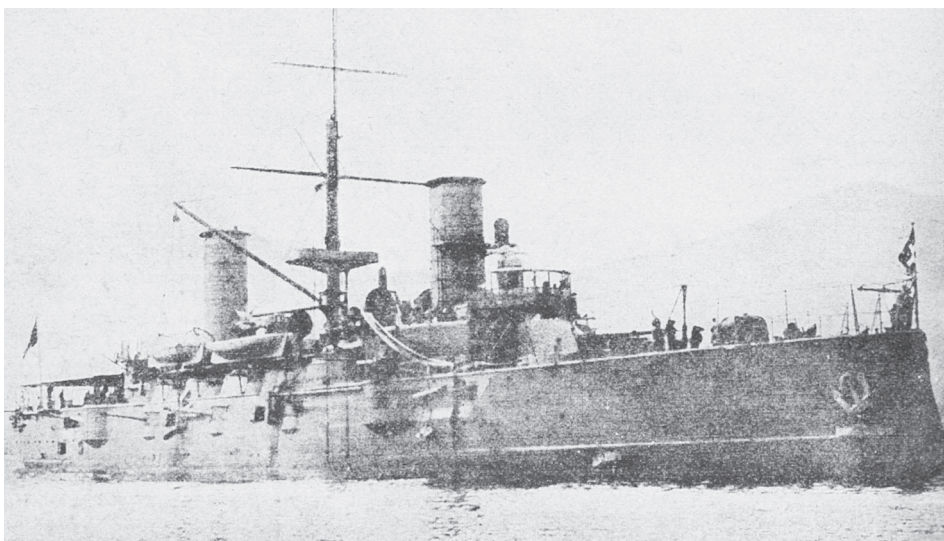
<sup>33</sup> Maggiori dettagli in L. CAUSO, *op. cit.*, pp. 16-19.

### La battaglia nel Canale d'Otranto (15-16 maggio 1917)

La Grande Guerra evoca immagini di trincee, di freddo e neve, di montagne, di gas mortali, di condizioni tragiche e disumane in una zona geografica ben delimitata nel nord-est dell'Italia; l'attenzione dei manuali scolastici si è concentrata sul Carso, Monte Grappa, Monte San Michele, Trento, Trieste e via dicendo, come se quelli siano stati gli unici teatri di guerra. Se non totalmente sottaciuti, almeno passati in second'ordine sono i bombardamenti e i danni subiti da altre città lontane da quella che i fogli matricolari indicano "territorio dichiarato in stato di guerra".

Si è visto come già a pochissime ore dalla dichiarazione di guerra città poste sul litorale adriatico, abbastanza lontane dal "fronte" siano state oggetto di violenti bombardamenti, Pesaro, Ancona, Senigallia, Potenza Picena, come siti ancor più lontani, nel basso Adriatico, Termoli, Vieste, Manfredonia, Barletta non siano stati risparmiati. Anche Brindisi e Otranto (sempre per rimanere nell'area salentina) furono oggetto di bombardamenti tra il febbraio e il luglio 1916.

Tuttavia, i combattimenti veri e propri avvenivano in mare e tra i tanti fatti bellici registrati dai diari militari, il più rilevante è quello occorso tra il 15 e il 16 maggio 1917, ricordato dagli storici come la "battaglia del Canale d'O-



L'incrociatore corazzato "Giuseppe Garibaldi", silurato all'alba del 18 luglio 1915 al largo delle coste dalmate durante il cannoneggiamento della ferrovia Ragusa-Cattaro (courtesy Cesare Daquino).

tranto" della quale aveva già offerto ampia descrizione Carlo Stasi nel 2003<sup>34</sup> in un approfondito saggio pubblicato in "Note di Storia e Cultura Salentina", *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*<sup>35</sup>, ora riproposto in *Otranto nel mondo. Dal "Castello" di Walpole al "Barone" di Voltaire*<sup>36</sup>.

Azioni che avevano come obiettivo la distruzione del blocco navale erano state organizzate più volte dagli austro-ungarici: cinque nel 1915, nove nel 1916, dieci nel 1917, ma nonostante le lacune, le limitatezze dei mezzi, i discutibili successi cui si è data una qualche contezza, costituiva un ostacolo che sia i germanici che gli austro-ungarici volevano eliminare per consentire agli *U-Boot* di scorrazzare liberamente nel Mediterraneo.

Se ne fece carico il capitano di vascello Miklós Horthy (18.6.1868-9.2.1957)<sup>37</sup>, che è da considerare il principale artefice dell'operazione militare ben architettata con l'obiettivo di smantellare il blocco, di affondare quanto più naviglio possibile e di bombardare soprattutto il porto di Brindisi, compito affidato all'incrociatore *Tàtra* e a due cacciatorpediniere.

Nel tentativo di ingannare i "guardiani" del blocco, gli austro-ungarici mascherarono i loro incrociatori affinché "apparissero" dei cacciatorpediniere inglesi. Al comando era lo stesso Miklós Horthy; facevano parte della squadriglia tre incrociatori: *Novara*, *Helgoland* e il *Saida*, che doveva puntare su Santa Maria di Leuca; due cacciatorpediniere: *Csepel*, *Balaton*; tre sommergibili; a distanza si mantenevano: l'incrociatore corazzato *Sankt Georg*, la corazzata *Budapest*, altri due cacciatorpediniere, diverse imbarcazioni, una protezione di motosiluranti.

Le attività iniziarono con le prime ore della sera.

Nella zona vigilava la flotta dell'Intesa con i cacciatorpediniere *Carlo Mirabello*, *Commandant Rivière*, *Bisson* e *Cimeterre*.

<sup>34</sup> La data del 2003 rappresenta un esempio, tra molti altri citabili, di come gli studiosi in generale, quelli che s'interessano di "storie delle piccole patrie" nel caso particolare, non attendono le cadenze commemorative per occuparsene. Un succinto ma sufficiente riferimento al ruolo del Canale d'Otranto lo aveva anche fatto nel 2000 M. ROSAFIO (a cura di), *op. cit.*, pp. 11-12.

<sup>35</sup> C. STASI, *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*, in "Note di Storia e Cultura Salentina", Società di Storia Patria per la Puglia, Sezione di Maglie-Otranto-Tuglie, XV-2003, Argo, Lecce 2003, pp. 127-159.

<sup>36</sup> ID., *Otranto nel mondo. Dal "Castello" di Walpole al "Barone" di Voltaire*, Editrice Salentina, Galatina 2018. Una più dettagliata ricostruzione, con commenti è in E. FERRANTE, *op. cit.*, pp. 152-161.

<sup>37</sup> Una ricostruzione dello scontro è riportata dallo stesso Horthy in *Ein leben für Ungarn*, disponibile anche nella traduzione italiana di Carlo Picchio, N. HORTHY, *Memorie*, 1ª edizione marzo 1956, Corso Editore, Roma 1956, pp. 97-103.



Intorno alle 3 gli austriaci avvistarono un convoglio di piroscafi, *Bersagliere*, *Carroccio*, *Verità*, salpato da Gallipoli la mattina del 14 maggio scortato dal cacciatorpediniere *Borea*, diretto a Valona. Il camuffamento degli austro-ungarici ottenne gli effetti desiderati: alla richiesta di riconoscimento da parte del *Borea*, lo *Csepel* rispose con le cannonate, danneggiandolo notevolmente ma consentendogli di continuare a combattere; intanto il *Balaton* attaccava i piroscafi *Carroccio* che, con il suo carico di munizioni, incendiato, colò a picco, e *Verità* che, sebbene anch'esso in preda alle fiamme, riuscì a rientrare in porto; l'unico a salvarsi fu il *Bersagliere*, che riportò comunque seri danni. Oggetto di ulteriori e continue bordate, il *Borea* affondava alle 5,20 del 15 maggio 1917; il bilancio fu di undici morti e dodici feriti.

Intanto il *Saida* "mascherato" avvicinava tre navi inglesi e nell'arco di pochi minuti le affondava. Il blocco navale era progressivamente infranto.

La battaglia proseguì contro i pescherecci che erano in zona, circa una cinquantina, quasi tutti armati; all'intimazione di arrendersi, costoro risposero con le armi e quattordici furono affondati, quattro gravemente danneggiati tra cui il *Gowan Lee*, comandato da Joseph Watt. Al bilancio di cui sopra vanno aggiunti altri nove marinai deceduti e settantadue fatti prigionieri. Horthy indica ventuno sciabiche distrutte e settantadue prigionieri<sup>38</sup>.

Il *Novara*, al cui comando era lo stesso Horthy, intercettava altri due convogli, affondando cinque navi. Erano le 5 del mattino del 15 maggio. Attaccato da un idrovolante italiano, il *Novara* non subì danni.

Alle 6,40 «il bilancio era estremamente pesante: 14 unità da pesca affondate e altre gravemente danneggiate nonostante la decisa difesa dei *drifters* stessi con i loro pezzi da 57»<sup>39</sup>.

Ancora uno scontro tra le 7 e le 7,07 tra il gruppo *Novara* e il gruppo *Mirabello*.

Di quanto stesse succedendo a poche miglia ebbe notizia il centro operativo di Brindisi grazie alle segnalazioni delle vedette, ma intanto tre pescherecci erano stati affondati. La forza navale di stanza a Brindisi era sotto il comando del contrammiraglio italiano Alfredo Acton. Occorreva sbarrare la strada di rientro a nord e soccorrere nel contempo i navigli impegnati nella battaglia.

<sup>38</sup> Riportato da C. STASI in *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*, cit., p. 146 e in *Otranto nel mondo...*, cit., p. 371, che riporta la p. 99 di N. HORTHY, *op. cit.*

<sup>39</sup> E. FERRANTE, *op. cit.*, p. 153.

Alle 5, salparono gli incrociatori britannici *Dartmouth* e *Bristol* con i cacciatorpediniere italiani *Antonio Mosto*, *Pilo*, *Simone Schiaffino*, *Acerbi*, e l'esploratore leggero *Aquila* appoggiati dall'esploratore *Marsala* e da una flottiglia di cacciatorpediniere guidati dal *Carlo Alberto Racchia* composta da *Insidioso*, *Indomito* e *Impavido*. La battaglia, iniziata alle 8,15, fu aspra con lo scontro frontale che durò due ore tra il *Novara*, l'*Helgoland*, il *Saida* da una parte, l'*Aquila*, il *Dartmouth* e il *Bristol* dall'altra.

Nel frattempo intervenne anche l'aviazione a supporto delle unità austro-ungariche; assente quella alleata che suscita il commento di Ezio Ferrante: «Senza parlare poi di un più sostanziale e organico appoggio dell'aviazione alleata sul mare, a differenza di quella nemica, attivissima sia nell'esplorazione sia nell'assistenza alla direzione del tiro e nelle varie sequenze del combattimento stesso»<sup>40</sup>.

L'*Aquila*, colpito dallo *Csepel*, subì seri danni nel comparto caldaie e rimase immobilizzato.

Alle 9,05 si combatteva ancora.

Il *Novara* si vide abbattere la ciminiera principale e colpita la sala macchine con undici morti e lo stesso comandante seriamente ferito; venne in soccorso il *Saida* che, sebbene anch'esso danneggiato, riuscì a trainarlo in porto. Danni registrava anche lo *Csepel*.

Ciò nonostante il *Novara*, ricevuto un colpo nel locale macchine, comunica all'*Helgoland*, che immediatamente lo segue, di non poter continuare a lungo a navigare. Siamo al momento culminante della battaglia; la situazione si sta mettendo molto bene per le forze navali alleate, quando, inaspettatamente, all'improvviso, secondo rapporti austriaci, il gruppo *Dartmouth* accosta in fuori, cessa il fuoco, passa a poppavia del serrafila *Saida* (che per un momento interpreta la manovra nemica come un pericoloso tentativo di tagliarlo fuori dal resto della formazione nemica) e si allontana verso sud-ovest, richiamando il caccia *Acerbi* (cap. freg. Lamberto Vannutelli), che "con nobilissima audacia si era gettato davanti alla formazione nemica, rispondendo intrepidamente al fuoco, ormai concentrato contro di lui". Proprio quando il *Novara*, ridotta progressivamente la velocità per le avarie riportate, rimane completamente fermo, l'*Helgoland* si porta avanti sulla dritta e il *Saida* prende a rimorchio la nave capogruppo in una manovra che, al solito, si prolungò non poco<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> *Ivi*, p. 159.

<sup>41</sup> *Ivi*, pp. 156-157.



Così com'era avvenuto il 29 dicembre 1915, anche in questo frangente non si seppero sfruttare le opportunità che stavano ribaltando totalmente la disastrosa incursione delle prime ore dell'alba.

Nonostante la superiorità numerica di mezzi e di capacità di fuoco, anche di maggiore portata, la battaglia fu favorevole agli austro-ungarici, almeno nella lettura di Horthy:

L'ammiraglio italiano Acton [...] preferì lasciarsi sfuggire dalle mani il *Novara*, sebbene, avendo perso la nostra mobilità, fossimo alla sua mercé. Avevamo di conseguenza vinto la battaglia. [...]

Il nemico aveva perso 23 sciabiche, 2 navi di trasporto, 2 cacciatorpediniere ed un aeroplano. In più l'ammiraglia nemica *Dartmouth* fu attaccata da un *U-boat* tedesco mentre entrava nel porto di Brindisi e fu trapassata da due siluri. Il cacciatorpediniere francese *Boutefeu* andando in aiuto al *Dartmouth* incappò su una mina lasciata dall'*U-boat* e affondò. Noi non avevamo perso una sola nave ed il Canale di Otranto fu ancora una volta aperto agli *U-boat*. Avevamo dimostrato che il blocco con le sciabiche poteva essere spezzato. Il nemico, come testimoniato dalle dichiarazioni fatte successivamente, riconobbe il pericolo e per molto tempo le sciabiche operarono solo durante le ore diurne, così che gli *U-boat* poterono attraversare il Canale di Otranto di notte senza ostacoli<sup>42</sup>.

I rapporti che seguirono non furono benevoli nei confronti del contrammiraglio Acton, che fu criticato di essere incorso nello stesso errore in cui si era caduti il 29 dicembre 1915, ossia di non aver fatto uscire unità pesanti; si denunciò uno scarso coordinamento tra le varie squadriglie che avevano agito indipendentemente e per conto proprio; si criticò il comportamento titubante e pavido tenuto nello scontro, rinunciando a portare a termine un'azione che si presentava decisiva considerando che, a differenza degli avversari, le unità alleate non avevano subito danni rilevanti e inficianti che ne pregiudicassero il prosieguo<sup>43</sup>.

D'altro canto, nella sua relazione, Acton riferiva di aver interrotto le operazioni alle 12,05 per la presenza di due grosse unità nemiche uscite da Cattaro e, paventando possibili avarie a qualcuna delle navi, aveva deciso di rientrare.

<sup>42</sup> Riportato da C. STASI in *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*, cit., p. 146 e in *Otranto nel mondo...*, cit., p. 149; pp. 375-376.

<sup>43</sup> Cfr. E. FERRANTE, *op. cit.*, pp. 158-160.

La battaglia, tuttavia, non era ancora conclusa perché nelle acque di Brindisi navigava il sommergibile tedesco *UC25* che, dopo aver piazzato 18 torpedini sul canale di accesso al porto, alle 13,30 silurava l'incrociatore inglese *Dartmouth* che stava rientrando; su una di quelle 18 torpedini saltava il francese *Boutefeu* che usciva per soccorrere il *Dartmouth*. Il canale veniva dragato quattro volte al giorno!

### La battaglia del 10 giugno 1918

Sebbene in ritardo, gli Alleati reagirono e solo nel febbraio del 1918 si provvide alla realizzazione di un blocco fisso che partiva da Otranto fino a Fanò, coadiuvato sempre da quello mobile e implementando le unità alle quali si univano anche sommergibili statunitensi. Entrambi si dimostrarono efficaci e resistettero fino alla fine del conflitto.

Si cominciò il 5 di quel mese, stendendo i primi 14 chilometri per sbarrare il passaggio tra Corfù, Samotracia e Fanò e si finì l'11. La stesura dell'ostruzione maggiore invece fu iniziata il 22 aprile 1918 e terminata il 30 settembre con soli 141 giorni di lavoro effettivo su 161, a causa di una lunga sospensione, dal 22 agosto all'11 settembre, dovuta alla mancanza di materiali. Alla fine risultarono impiegate 429 boe, 180 chilometri di cavo d'acciaio, 200 reti e 1.200 torpedini, per un costo di 3.238.345 lire del tempo, sostenuto in parti uguali da Italia, Francia e Gran Bretagna. La posa venne effettuata in un primo tempo da pontoni, poi, visto che era meglio avere dei mezzi semoventi, si impiegarono le vedette italiane *Rondine* e *Pelago* e le francesi *Damier* e *Caille*, mettendo a disposizione del Comando pure lo yacht *Aurora* e un paio di rimorchiatori, mentre gli Inglesi concedevano due *Elco* a protezione dei lavori. L'insieme di sbarramento fisso e mobile dall'aprile del 1918 alla fine delle ostilità consentì 227 avvistamenti o scoperte di sommergibili, a cui seguirono nel complesso 86 attacchi, 69 dei quali ebbero esito incerto. Gli Alleati poterono dichiarare certi gli affondamenti di due soli sommergibili nemici, probabili quelli di altri sei e ritennero d'averne danneggiati dieci. L'efficacia dello sbarramento fisso fu provata ai primi d'agosto del 1918, quando il sommergibile *U53*<sup>44</sup> vi s'impigliò e rimase distrutto. Era la dimostrazione della bontà del progetto. Meglio tardi che mai, però chissà quanti danni si sarebbero evitati se fosse stato costruito prima<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Michele Rosafio lo identifica come *U35*; v. M. ROSAFIO, *op. cit.*, p. 12.

<sup>45</sup> C. PAOLETTI, *op. cit.*, p. 31.

Questa nuova linea difensiva preoccupò Horthy, contro la quale tra aprile e maggio 1918 condusse ben diciannove assalti con scarsi risultati, tanto che pianificò un nuovo attacco in grande stile per l'11 giugno, sulla falsariga di quello dell'anno precedente.

Supportati da quattro torpediniere, il *Novara* e l'*Helgoland* si sarebbero diretti verso il porto di Otranto per bombardarlo. Le operazioni erano state programmate a partire dalle prime ore del 10 giugno, ma nei pressi dell'isola di Premuda la *Szent István* e la *Tegetthoff* incontrarono il MAS 15 del capitano di corvetta Luigi Rizzo che lanciò due siluri che affondarono la prima; altri due siluri partiti dall'altro MAS 21 mancarono la seconda: dopo aver visto colare a picco la *Szent István* alle ore 6, poche ore dopo l'inizio dell'operazione, Horthy desistette dal continuare l'azione.

L'accanimento dell'ammiraglio ungherese contro il blocco, la sua pervicace volontà di abbatterlo, confermavano negli ambienti militari navali italiani la sua efficacia. Per queste ragioni venne ancora tenuto in piedi fino al termine del conflitto. È altrettanto interessante sapere che fine fece tutto il materiale utilizzato, ed è ancora Ciro Paoletti a darne contezza:

Fu nominata un'apposita commissione anglo-franco-italiana, che si riunì a Brindisi e decise che la Francia avrebbe provveduto alla distruzione del tratto Fanò Samotracia-Corfù, ma quasi tutto il resto sarebbe rimasto dove stava. Era un problema di soldi. Il materiale recuperabile tra Otranto e Fanò avrebbe dato un controvalore di non più di 131.000 lire, mentre il combustibile necessario alle quattro unità da impiegare per i quattro mesi di lavoro previsti sarebbe costato 480.000 lire, perciò "è conveniente rinunciare a qualsiasi recupero", tanto più che il naviglio di superficie se pescava meno di dieci metri poteva passarci sopra. Si decise pertanto che Italiani e Francesi avrebbero distrutto tre miglia di ostruzioni in prossimità delle opposte sponde e per i tratti rimanenti ci si sarebbe accordati in seguito. Così finì la storia d'una delle più importanti opere d'ingegneria marittima della Grande Guerra<sup>46</sup>.

### **Affondamenti di navi nell'Adriatico. I Caduti salentini**

La centralità assunta dalle battaglie sul fronte ha posto in secondo piano le azioni militari svoltesi in mare che pure sono state numerose e hanno registrato un numero considerevole di morti.

<sup>46</sup> Ibid.

Qui si farà riferimento a quelle navi che trasportavano militari salentini, che vi hanno trovato la morte. Per “salentini” si intendono i militari delle province di Lecce, Brindisi, Taranto. I dati non sono esaustivi, anche perché non è stato possibile reperire per tutte le navi gli elenchi degli equipaggi. La ricerca si è limitata alle navi affondate nell'Adriatico in generale<sup>47</sup>. La ricerca si pone quindi come un punto di partenza che necessita ulteriori e più precisi approfondimenti<sup>48</sup>. Si evincerà comunque quanto intensa sia stata l'attività nell'Adriatico e nel Canale d'Otranto.

- 24 maggio 1915: nelle acque di Barletta viene affondato il cacciatorpediniere *Turbine*, che era intervenuto per soccorrere la città bombardata.
- 10 giugno 1915: nelle acque di Cortellazzo Lido (Venezia) viene affondato il sommergibile *Medusa*. A bordo c'era **Mario Cerfeda**, nato a Diso il 26 settembre 1892 da Giacomo fu Pasquale e da Maria Bortone; arruolato il 21 settembre 1912 come allievo cannoniere nel Regio Corpo Equipaggi Marittimi; nel dicembre 1913 è fuochista scelto<sup>49</sup>.
- 26 giugno 1915: nelle acque di Venezia affonda il cacciatorpediniere *5PN*.
- 7 luglio 1915: sempre vicino a Venezia affonda l'incrociatore *Amalfi*.
- 13 luglio 1915: nelle acque di Istria affonda il cacciatorpediniere *17OS*.
- 18 luglio 1915: l'incrociatore *Giuseppe Garibaldi* viene affondato presso Ragusa. A bordo c'erano **Giacomo Arbace** da Gagliano del Capo, fuochista scelto; **Nicola Gallo** da Melendugno, cannoniere scelto.
- 5 agosto 1915: il sommergibile *Nereide*, lasciando l'attracco presso l'isola di Pelagosa, viene silurato e affondato (v. sopra).

<sup>47</sup> Benché non si tratti di navi affondate nell'Adriatico, è opportuno riportare i nomi di alcuni salentini incrociati nella ricerca e comunque vittime di quella che era stata definita «l'inutile strage»: **Rosario Chiuri**, allievo fuochista, nato a Tricase; **Egidio La Gioia**, marinaio scelto, nato a Taranto; **Quintino Martina**, fuochista, nato a Tricase; **Giuseppe Petrucci**, fuochista, nato a Taranto; **Arturo Tricarico**, marinaio, nato a Gallipoli; tutti morti nell'affondamento della nave carboniera *Sterope*, nell'Atlantico, vicino alle isole Azzorre, per mano di un sommergibile tedesco, avvenuto il 7 aprile 1918. Il 19 luglio 1918, silurato, affondava nello Stretto di Sicilia il piroscafo postale *Adria*, che aveva a bordo il cannoniere scelto **Rocco Casto**, nato a Racale, e il soldato del 230° Reggimento Fanteria **Giuseppe Cagnazzo**, nato a Soletto.

<sup>48</sup> Una solida base di partenza è E. PINDINELLI (a cura di), *Albo d'Oro dei Caduti e dei Decorati della Provincia di Lecce 1915-1918*, Il Salentino, Melendugno 2015.

<sup>49</sup> S. COPPOLA, F.G. CERFEDA, *op. cit.*, pp. 63-64.

- 17 agosto 1915: tra Trieste e Grado, il sommergibile *Jalea* incappa in una rete di mine che lo affondano. A bordo c'erano il torpediniere **Giuseppe Motolese** da Taranto; il fuochista **Carmine Pindinelli** da Gallipoli.
- 27 settembre 1915: esplosione della *Benedetto Brin* (v. sopra).
- 22 o 23 novembre 1915: il piroscafo *Palatino* fu affondato nel Basso Adriatico. A bordo c'erano tre brindisini, i marinai scelti, forse fratelli, **Carmelo e Giovanni Capozziello**; il marinaio scelto **Emilio Vespro**.
- 4 dicembre 1915: al largo di Valona, il piroscafo *Re Umberto* urtava una mina che lo affondava.
- 4 dicembre 1915: anche il cacciatorpediniere *Intrepido* affondava tra Sase-no e Capo Linguetta urtando una mina. A bordo c'era il marinaio **Francesco Potenza** nato a Fasano.
- 6 dicembre 1915: affonda il piroscafo *Benedetto Giovanni* al largo di San Giovanni di Medua.
- 6 gennaio 1916: nelle acque albanesi, non lontano dal porto di San Giovanni di Medua, probabilmente a seguito dell'urto di una mina, affondava il piroscafo *Brindisi*.
- 8 gennaio 1916: a 6 miglia nord-est di Brindisi, l'incrociatore ausiliario *Città di Palermo*, che trasportava militari inglesi, incappò in un campo minato. Il pronto intervento dei *drifters* consentì di trarre in salvo 453 uomini, mentre vi perirono 54 inglesi e 33 italiani.
- 21 febbraio 1916: è ancora una mina ad affondare la nave ospedale *Marechiaro* al largo di Durazzo impegnata nel salvataggio dell'esercito serbo.
- 25 febbraio 1916: il sommergibile posamine *U12*, nelle acque di Durazzo affonda il dragamine *Monzone* alle ore 10,15 procurando 10 morti.
- 8 giugno 1916: nelle acque di Valona viene silurato e affondato il piroscafo *Principe Umberto*. Sul piroscafo viaggiava **Biagio Calò**, nato a Tuglie il 23 febbraio 1895 da Salvatore e Cesaria Martignano, carrettiere, analfabeta, matricola 2453<sup>50</sup>.
- 23 giugno 1916: al largo di Otranto, il sommergibile *U15*, affonda l'incrociatore ausiliario *Città di Messina*; vi perirono 33 uomini.
- 28 giugno 1916: fu la collisione con un piroscafo a causare l'affondamento del torpediniere *Serpente* al largo di Santa Maria di Leuca. Dei 5 uomini

<sup>50</sup> L. CAUSO, *op. cit.*, p. 49.

d'equipaggio deceduti, uno era di Gagliano del Capo, **Giuseppe Buccarello**, fuochista; l'altro di Lecce, il torpediniere **Raffaele Rizzo**.

- 10 luglio 1916: sono ancora le acque di Otranto ad assistere all'affondamento del cacciatorpediniere *Impetuoso*, silurato dall'*U17*, registrando 37 vittime, mentre 51 furono tratte in salvo.
- 14-15 luglio 1916: nella notte tra il 14 e il 15 luglio, a nord di Lissa due torpediniere (*T65* e *T66*) investirono con le loro artiglierie il sommergibile *Balilla*, che era alla sua prima missione, e perì l'intero equipaggio<sup>51</sup>.
- 2 agosto 1916: l'esplosione della *Leonardo da Vinci* (v. sopra).
- 14 agosto 1916: nel golfo di Taranto l'*U4* austriaco affonda il veliero *Pantelleria*. Portava a bordo il marinaio brindisino **Liberato Fellingine**.
- 17 ottobre 1916: il 16 ottobre il cacciatorpediniere *Nembo* era partito da Valona per raggiungere Santi Quaranta nel suo usuale trasporto di truppe, quando tra Valona e Saseno fu attaccato dal sommergibile *U16*. Non è ben noto cosa sia successo, essendo non concordi le fonti; secondo alcune, il *Nembo* fu raggiunto da due siluri che lo affondarono<sup>52</sup>; altre ritengono che sia riuscito a speronare il sommergibile tanto da farlo naufragare; altre che il sommergibile austriaco sia saltato a cause delle bombe che il capitano di corvetta, Emanuele Russo, era riuscito a far rilasciare prima di affondare<sup>53</sup>. Di fatto, in mare si ritrovarono naufraghi italiani e austriaci; degli 85 uomini del *Nembo* si salvarono 23; del sommergibile nemico, 14, che furono fatti prigionieri. Tra i caduti, i tarantini **Giovanni De Bartolomeo**, fuochista; **Cataldo Pizzolla**, capo meccanico.
- 11 dicembre 1916: anche per il naufragio della corazzata *Regina Margherita* non sono note le cause; se sia stata la tempesta a spingerla su un'area minata e farla saltare o, come pretendevano gli austro-ungarici, affondata da un sommergibile tedesco. Il mare ha trattenuto 671 vittime.

<sup>51</sup> Dalle fonti consultate pare emergere che così come era accaduto per l'Esercito giunto impreparato ad affrontare una guerra di montagna e di trincea, anche la Marina "navigava a vista". Può essere emblematico il ricorso al *Balilla*, ancora in fase di costruzione e quindi "requisito", che era stato progettato per essere utilizzato in ampi spazi e non nel ristretto Adriatico; inoltre, lo stesso appellativo di "sommersgibile" non appare appropriato, trattandosi invece di un torpediniere-sommersgibile ancora in fase sperimentale (cfr. G. GIORGERINI, *Uomini sul fondo. Storia del sommersgibilismo italiano dalle origini ad oggi*, Oscar Mondadori, Milano 2002, p. 46). E. FERRANTE, *op. cit.*, pp. 141-142 si sofferma su questo affondamento perché «la sua fine rimase a lungo "misteriosa"».

<sup>52</sup> F. FAVRE, *op. cit.*, pp. 97-156.

<sup>53</sup> G. GIORGERINI, *op. cit.*, p. 55.

- 21-22 aprile 1917: nei pressi di Capo Linguetta, a ridosso della costa albanese, verso mezzanotte fu silurata la nave *Japigia*, che aveva a bordo il marinaio **Pasquale Ponzetta**, nato a Morciano di Leuca.
- 15 maggio 1917: affondano il piroscafo *Carroccio* e il cacciatorpediniere *Borea* (v. sopra).
- 4 agosto 1917: rimane avvolta nel mistero la scomparsa del sommergibile *W4* che era partito da Brindisi il 3 di agosto per il solito pattugliamento che sarebbe dovuto durare 13 giorni. Era un sommergibile che aveva partecipato a diverse missioni senza gloria e senza infamia e quella era la sua diciannovesima missione tra Punta Mendez e Drina, ma nei giorni successivi non entrò in comunicazione con nessuno. Solo il giorno 10, con il rientro alla base di uno dei piccioni viaggiatori in dotazione dei sommergibili, scattò l'allarme. Con il sommergibile, forse saltato su una mina, era scomparso tutto il suo equipaggio di 21 uomini, tra i quali vi era il capo meccanico **Giovanni De Leonardis** nativo di Taranto, più il comandante Alessandro Giaccone.
- 6 ottobre 1917: affondamento del piroscafo postale e passeggeri *Città di Bari*. Era stato requisito dalla Marina militare il piroscafo che in tempo di pace attraversava i due mari adibito ai traffici commerciali tra Italia e Grecia; più o meno per gli stessi fini fu utilizzato nella prima fase del periodo bellico partecipando soprattutto al trasporto dei serbi. Partiva ogni giovedì da Taranto per raggiungere Corfù e Patrasso, passando per Gallipoli, e trasportando uomini, merci e posta. Viaggiava senza scorta e intorno alle 2,30 del 6 ottobre fu bersaglio mancato di un missile. L'attacco portato però circa due ore dopo, alle 4,15, colpì la nave tra la caldaia e le macchine, immobilizzandola e facendola rimanere al buio; le operazioni di salvataggio che il comandante Luigi Castellano tentava di coordinare furono messe a soqquadro dalla furia, dall'incoscienza, dalla testardaggine e dalla violenza armata dei civili greci. Venti minuti dopo il primo siluro la nave fu oggetto di colpi di granata. Dei circa 500 passeggeri (o 493) solo 156 si salvarono. Tra i naufragati **Salvatore Ricchiuto**, sottocapo cannoniere nativo di San Donato di Lecce; **Francesco Moscagiuri**, di Lecce, soldato del 271° Battaglione M.T. che faceva parte dei 35 militari che erano stati trasferiti sul fronte macedone che dovevano raggiungere con quel piroscafo. Del comandante, il capitano di lungo corso Luigi Castellano, si suppone sia morto di morte violenta dovuta a un colpo di rivoltella spa-



rato da un greco esagitato e insubordinato, nel corso di una scellerata sommossa.

- 16 novembre 1917: fu una forte tempesta a far affondare il pontone armato *Alfredo Cappellini* sul quale viaggiava il cannoniere scelto **Vito Piccinni** di Tricase.
- 9-10 aprile 1918: fu un' accidentale collisione, avvenuta di notte con il cacciatorpediniere italiano *Giacinto Carini*, la causa dell'affondamento del cacciatorpediniere *Benedetto Cairoli* nei pressi di Santa Maria di Leuca.
- 16 aprile 1918: vittima di "fuoco amico" fu il sommergibile *H5*, che si era introdotto tra le insenature di Cattaro e scambiato per nemico dal sommergibile inglese *HB1*; a bordo c'era il fuochista **Francesco Moscoso**, nativo di Taranto.

La guerra era cessata il 4 novembre 1918, ma i suoi effetti continueranno a manifestarsi ancora per qualche tempo in quei mari infestati da mine, contro una delle quali urtò la nave *Verbano* nelle acque di Cattaro, il 13 novembre 1918. La stessa sorte il 16 novembre toccò all'esploratore leggero *C. Rossarol*, che affondava alle 12,45. A bordo trasportava un ufficiale jugoslavo diretto a Fiume con il compito di negoziare e convincere le formazioni serbo-croate a non ostacolare l'occupazione di Fiume da parte dell'esercito italiano.

#### BIBLIOGRAFIA

BRAVETTA ETTORE, *La Grande Guerra sul mare*, Mondadori, Milano 1925.

BUCHET STÉFAN JULES, POGGI FRANCO, *Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il primo conflitto mondiale*, in "Grande Guerra", 30, 1987-2016, Bollettino d'Archivio, Anno XXX-2016, *Attività della Regia Marina nel primo conflitto mondiale attraverso i saggi del Bollettino d'Archivio*.

CARMINITI ALBERTO, *Il salvataggio dell'esercito serbo 1915-1916*, Aracne, Canterano (RM) 2016.

CAUSO LUCIO, *Posto di combattimento! Uomini e navi in guerra (1915-1945)*, Tipografia 5 EMME, Tuglie 2005.

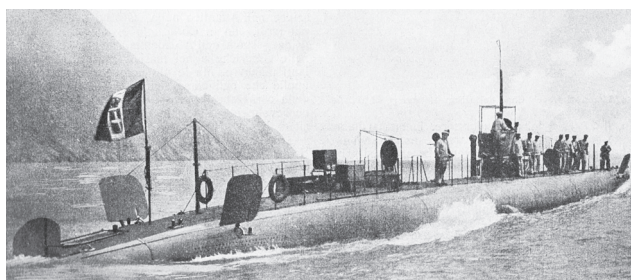
CERNUSCHI ENRICO, TIRONDOLA ANDREA, *Noi e loro. La Grande Guerra in Adriatico. Strategie, tecnologie e battaglie*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2015, (ristampa, Roma 2016).

CIOLA MARCELLO, *La tridimensionalità della Grande Guerra in Adriatico: mezzi e strategie*, in "Eunomia", Rivista semestrale di Storia e Politica Internazionali, IV n.s. (2015), n. 2.

COLTRINARI MASSIMO, RAMACCIA GIANCARLO, *Dizionario minimo della Grande Guerra. 1915. L'anno di passione. Dalla neutralità all'intervento*, I Libri del Nastro Azzurro, Edizioni Nuova Cultura, Roma 2018.



- COPPOLA SALVATORE, CERFEDA FILIPPO GIACOMO, *Presente! Il sacrificio del Finanziere di Mare Vincenzo Coppola e degli altri eroi di Diso e Marittima caduti nelle due Guerre Mondiali*, Pubbligraf, Alessano 2004.
- DI BRAZZANO ORIO, *La Grande Guerra nel mare Adriatico*, Luglio Editore, San Dorligo della Valle, Trieste 2011.
- FAVRE FRANCO, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Gaspari Editore, Udine 2008.
- FERRANTE EZIO, *Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918*, in "Grande Guerra", 30, 1987-2016, Bollettino d'Archivio, Anno XXX-2016, Attività della Regia Marina nel primo conflitto mondiale attraverso i saggi del Bollettino d'Archivio.
- GEMIGNANI MARCO, *Il salvataggio dell'esercito serbo e montenegrino da parte della Regia Marina Italiana (1915-1916)*, Conferenza tenuta al Circolo Ufficiali di Presidio dal Prof. Marco Gemignani, Centro Studi Storico-Militari "Generale Gino Bernardini", Bologna, 4 giugno 2004.
- GIORGERINI GIORGIO, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi*, Oscar Mondadori, Milano 2002.
- HORTY NICOLA, *Memorie*, titolo originale *Ein leben für Ungarn*, pubblicato da Athenäum-Verlag, Bonn, traduzione dal tedesco di Carlo Picchio, 1ª edizione marzo 1956, Corso Editore, Roma 1956.
- LEVA FAUSTO, *L'intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico dal 24 maggio 1915 al salvataggio dell'esercito serbo*, Vallecchi, Firenze 1936.
- PAOLETTI CIRO, *La Grande Guerra Lo sbarramento del Canale d'Otranto*, Mare&Storia, Marinai d'Italia, Gennaio-Febbraio 2016.
- PINDINELLI ELIO (a cura di), *Albo d'Oro dei Caduti e dei Decorati della Provincia di Lecce 1915-1918, Il Salentino*, Melendugno 2015.
- ROSAFIO MICHELE (a cura di), *Leuca guerra e navi. L'incrociatore francese Léon Gambetta. I sommergibili Rubino e Pietro Micca. Il piroscafo cisterna Sanandrea*, Edizioni dell'Iride, Tricase 2000.
- STASI CARLO, *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*, in "Note di Storia e Cultura Salentina", Società di Storia Patria per la Puglia, Sezione di Maglie-Otranto-Tuglie, XV-2003, Argo, Lecce 2003.
- ID., *Otranto nel mondo. Dal "Castello" di Walpole al "Barone" di Voltaire*, Editrice Salentina, Galatina 2018.



---

Il sommergibile "Medusa", silurato il 10 giugno 1915 di ritorno dalle coste istriane.



Comunicato della Vittoria  
Pergamena realizzata dal prof. Nicola D'Urso, calligrafo e miniaturista  
(Archivio personale Giuseppe Orlando D'Urso)